

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CIV. — Wydana i rozesłana dnia 18. listopada 1903.

Treść: № 229. Dokument koncesyjny na wąskotorową kolej lokalną z Hruszowa do Polskiej Ostrawy.

229.

Dokument koncesyjny z dnia 14. listopada 1903,

na wąskotorową kolej lokalną z Hruszowa do
Polskiej Ostrawy.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Morawsko-śląskiej akcyjnej spółce kolej lokalnych na jej prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolej żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna wąskotorowa od stacji c. k. uprz. Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda Hruszów do Polskiej Ostrawy wraz z podjazdowym torem do fabryki sody w Hruszowie a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod ustalonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Względem kolej żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyjuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Koncesyjuszka obowiązana jest budową koncesyjowanej kolej najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego, ukończyć, gotową kolej na użytk publiczny oddać i

utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z warunkami koncesji — złożyć ma koncesyjuszka kaucję 10.000 K w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocich pieniędzy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucję ta uznana być może za przepadłą.

§ 3.

Do wybudowania kolej koncesyjowanej nadaje się koncesyjuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyjuszce także co do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§ 4.

Co do budowy koncesyjowanej kolej i co do ruchu na niej stosować się winna koncesyjuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustalonionych przez Ministerstwo kolej żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu dla kolej żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolejów żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych — o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyłość Ministerstwo kolejów żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolejów żelaznych.

§ 5.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakież imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolejów łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie funduszu rezerwowego, który rzad ma oznaczyć, — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, — żadnych wydatków dalszych jakiegokolwiek bądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rzad zgodził się na wznowienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzyony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyjnego, przez rzad zatwierzonego.

§ 6.

Transporty wojskowe uskuteczniane być muszą po zniżonych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, każdocześnie na austriackich kolejach państwowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjuszka obowiązana jest przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolej-

we co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy przewożeniu większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolejów żelaznych na wypadek wojny, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej o przewozie obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdocześny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdocześne przepisy dla kolejów żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyjuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyjuszki obowiązującymi z chwilą, w której się je urzędownie poda do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjuszce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej kolei oraz ze względu na ułatwienia udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesyjuszka obowiązana jest przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

Koncesyjuszka obowiązana jest dozwolić każdocześnie w służbie pozostającym podoficerom i ordynansom wolnego przejazdu na kolei. Szczegółowe warunki pod tym względem ułożyć należy wspólnie z właściwimi władzami wojskowemi.

Gdyby władze uznały z powodu uroczystości, przemarszu wojsk, parad, dalej z powodu robót naprawczych w kanałach, przewodach rurowych itp. czasowe wstrzymanie ruchu na pewnej przestrzeni koncesjonowanej kolei za potrzebne, winna się koncesyjuszka bez opozycji zastosować do odnośnych zarządzeń władz i to bez jakiegokolwiek pretensji do wynagrodzenia za straty powstałe wskutek czasowego zastanowienia ruchu.

§ 7

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować analogicznie należącą zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 8.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9, lit. b) ustawy

o koncesyach na koleję żelazną oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90) licząc od dnia dzisiejszego a gęśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w §ie 2. zobowiązań pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleję żelazną.

§ 9.

Nie wolno koncesyjuszce powierzać ruchu na koncesyjowanej kolei żelaznej trzecim osobom, wyjątki, jeżeli rząd na to wyraźnie zezwoli.

§ 10.

Koncesyjuszka jest obowiązana postarać się o zaopatrzenie swych funkejonyruszy na przypadek choroby i na starość i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśli dla koncesyjowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści zapewniającej jak kasa rzeczonego związku.

Owo zaopatrzenie na przypadek choroby i na starość tak należy przeprowadzić, by koncesyjuszka miała obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasi emerytalnej, stałych funkejonyruszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkejonyruszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, pałacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiedniem ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 11.

Koncesyjuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprawiać lub pozwolić przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 12.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich rachunkowo zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, pocztem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w §ie 1. ustanowionego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatkowi i potrącić go z przychodów.

Z uwzględu jednak na to, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnego czystego dochodu, w taki sposób obliczonego, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód średni, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić przeto należy koncesyjuszce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2. przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego — w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej raty roczne płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyjuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwu zastrzega się prawo zapłacenia każdej chwili, w miejsce rat renty — należnych koncesyjuszce w myśl postanowień poprzedzających punktów, a jeszcze nie zapadłych — kapitału, równejającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta rocznie, z uwzględnieniem odsetek od odsetek, skapitalizowanej wartości tych rent, oczywiście po stracienniu dodatku, zawartego ewentualnie w tych ratach rentowych w myśl postanowień 2. ustępu

Gdyby się państwo na ten sposób wypłacenia kapitału zdecydowało, przysługuje mu wybór uiszczenia go gotówką lub obligacjami dłużu państwowego. Obligacje dłużu państwa liczne będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 5. przepisanego, bez dalszej zapłaty własność, wolna od ciężarów i używanie kolej koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także kolejne podjazdowe, własnością koncesyjuszki będące i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyt.

7. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje,
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które będą jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź w celu zaspokojenia pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejęte mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w deklaracji wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

9. Koncesyjuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji wykupna wymienione.

Gdyby koncesyjuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyjuszki i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolej na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadając ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo załagotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§ 13

Gdy koncesy zaśśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyjowanej kolej i wszystkich ruchomych i nieruchomościowych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy

materialów i zapasy kasowe, kolejce podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w § 12, ustępie 6.

Tak wtedy gdy koncesja zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 12), zatrzymuje koncesjonaryuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesjonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że one nie mają stanowić przynależności kolei.

§ 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funckyonaryusza, a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować

w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesjonaryuszki.

Komisarz przez rząd dla spółki ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady nadzorczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§ 15.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadaną została.

Wittek wkr.

